Stadsregio Amsterdam

BLAD GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING

Nr. 397

30 november 2015

Officiële uitgave van gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam.

Visie lokaal spoor Stadsregio Amsterdam 1 december 2015 - 30 november 2019

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

overwegende dat:
- De Wet lokaal spoor met ingang van 1 december 2015 in werking treedt;
- Op basis van artikel 17, eerste lid van de Wet lokaal spoor de Stadsregio Amsterdam tenminste eens in de vier jaar een visie moet opstellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer van het lokale spoor;

Besluit vast te stellen:

Visie lokaal spoor Stadsregio Amsterdam 1 december 2015 - 30 november 2019.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Nieuwe wetgeving

De Wet lokaalspoor (verder: Wls) beoogt wetgeving over lokaal spoor – metro en (snel)tram – te vernieuwen en bestuurlijke verantwoordelijkheden te verhelderen. De Wls treedt in werking op 1 december 2015. Voor het lokaal spoor is de wetgeving tot nu toe versnipperd en gedateerd. Zo geldt er nog de Spoorwegwet 1875, de Lokaalspoor- en Tramwegwet 1900 en het Metroreglement 1981. Ook ontbreekt het deels aan wetgeving en is het toezicht versnipperd. De nieuwe Wls heeft tot doel om:

a. Decentrale overheden op bestuurlijk niveau integraal eindverantwoordelijk maken voor (i) aanleg en instandhouding van lokale spoorweginfrastructuur, (ii) veiligheid van de lokale spoorwegen en (iii) financiering van lokale spoorwegen. De Wls belegt het toezicht bij door de minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen ambtenaren van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport, IL&T.
b. Nieuwe en veilige vervoertechnieken op flexibele en doelmatige wijze te kunnen implementeren. Het veiligheidsniveau op het lokaal spoor moet daarbij ten minste gelijk blijven.
c. Eenduidige regelgeving op alle lokale spoorwegen te introduceren en te laten aansluiten bij bestaande wettelijke kaders, zoals de Spoorwegwet 2003 en de Wet personenvervoer 2000.
d. Decentrale overheden flexibiliteit te bieden om de genoemde eindverantwoordelijkheid in te vullen.

Lokaal spoor omvat WEL:	Lokaal spoor omvat NIET:
- alle metro- en traminfrastructuur	- treinspoor
- rails, inclusief ondergrond	- remises, werkplaatsen, stationsgebouwen
- stroomvoorziening	- spoor dat specifiek voor besloten vervoer (historische tram)
- rail gebonden systemen	- viaducten, tunnels, bruggen niet exclusief voor (snel)tram en/of metro
- perrons	
- viaducten, tunnels, bruggen exclusief voor (snel)tram en/of metro	

1.2 Veranderingen als gevolg van de Wls

De Wls legt de eindverantwoordelijkheid voor gebruik, aanleg, beheer en veiligheid van lokaal spoor bij het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam.

De Wet lokaal spoor leidt tot de volgende veranderingen:

- het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam is eindverantwoordelijk voor gebruik, aanleg, beheer en veiligheid van lokaal spoor
- het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam stelt inhoudelijke kaders voor aanleg en beheer in Visie lokaal spoor en Veiligheidsvisie
- de bevoegdheid tot het aanwijzen van de beheerder ligt bij het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam en volgt niet langer uit het eigendom van de lokale spoorweginfrastructuur
- de bevoegdheid voor vergunningverlening voor werken rond spoor weg ligt bij het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam en niet langer bij de vervoerder
- introductie van twee nieuwe vergunningen,
  - indienststelling nieuwe of gewijzigde voertuig(typ)en
  - indienststelling nieuwe of gewijzigde lokale spoorweginfrastructuur

  de bevoegdheid tot verlening van deze vergunningen ligt bij het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam ligt
- beheerder en de vervoerder moeten beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem
- vervoerder moet metro- en trambestuurders periodiek medisch en psychologisch laten keuren
- de Inspectie voor Leefomgeving en Transport treedt op als toezichthouder namens het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam
- het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam kan last onder bestuursdwang, last onder dwangsom en / of bestuurlijke boetes opleggen ter handhaving van de verplichtingen die volgen uit de Wls

De Wls regelt de onderlinge verhoudingen tussen het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam, de vervoerder, de beheerder en de rechthebbenden (omgeving) als het gaat om aanleg en beheer en gebruik van metro- en traminfrastructuur. Daarbij is het materieel en de interactie daarmee inbegrepen.

Concreet maakt de Wls het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam in eigen regio integraal eindverantwoordelijk voor het lokaal spoor: de (snel)tram en de metro. De integraliteit heeft betrekking op de verantwoordelijkheid voor gebruik, aanleg, beheer en veiligheid. Dit vormt het uitgangspunt voor de verhouding tussen de Stadsregio Amsterdam als eindverantwoordelijke voor het lokaal spoor, de gemeente Amsterdam als eigenaar en beheerder van de infrastructuur ten behoeve van het lokaal spoor en het GVB Exploitatie als vervoerder op het lokaal spoor.

De veranderingen hebben een plek in de voorliggende Visie lokaal spoor, waarin de kaders op hoofdlijnen zijn opgenomen. Een nadere uitwerking van de veiligheid vindt plaats in de deel II van de Veiligheidsvisie. Beide documenten vormen samen met het Convenant BORI, het Convenant MVP metro en de jaarlijkse subsidiebeschikkingen de kaders voor het gebruik, de aanleg, het beheer en de veiligheid van het lokaal spoor in de vervoerregio Amsterdam.

1.3 Betekenis voor regio Amsterdam

De integrale eindverantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam voor het lokaal spoor is in lijn met eerdere wetgeving. Zo was de Stadsregio Amsterdam vanuit de Wet personenvervoer 2000 al verantwoordelijk voor de voorzieningen van het openbaar vervoer in de regio. In de Wet BDU 2005 werd de Stadsregio Amsterdam financieel verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Sinds 1 januari 2015 heeft de Stadsregio Amsterdam onder deze wetgeving de status van vervoerregio.

Aan genoemde verantwoordelijkheden is een aantal bevoegdheden verbonden die de wetgever bij het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam legt:

Vanuit de Wet personenvervoer 2000

- verlenen van een concessie voor openbaar vervoer
- verlenen van subsidies ten behoeve van de exploitatie van openbaar vervoer

Vanuit de Wet BDU

- verstrekking middelen voor de subsidieverlening ten behoeve van de exploitatie van het openbaar vervoer, inclusief beheer, onderhoud en vervanging van infrastructuur
- subsidiëren of financieren van aanleg van infrastructuur

Vanuit de Wet lokaal spoor

- aanwijzen van een beheerder en het maken van afspraken met beheerder over de uitvoering van het beheer
- verlenen van een veiligheidscertificaat aan de vervoerder
- aanwijzen van een verkeersleiding
- aanwijzen van de keuringsinstantie van veiligheidsfuncties en het vaststellen van keuringseisen en protocollen
- het vaststellen van verkeersregels op het lokaal spoor
- verlenen van vergunningen voor indienststelling van nieuwe of aangepaste railinfrastructuur
- verlenen van vergunningen voor indienststelling van nieuwe of aangepaste railvoertuig(typ)en
- verlenen van vergunningen voor het verrichten van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorinfrastructuur
- opstellen van een Visie lokaal spoor die kaderstellend is voor de beheerder en toetsingscriteria geeft voor de veiligheid op het lokaal spoor, via het stellen van prestatienormen die betrekking hebben op de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur

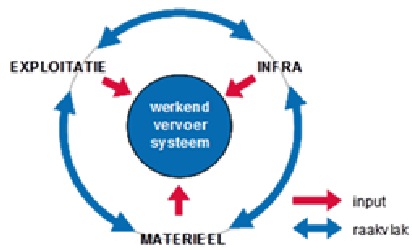
De Wls maakt het mogelijk dat het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam een aantal bevoegdheden delegeert aan het college van Burgemeester en Wethouders van een van de inliggende gemeente. Het gaat hier enerzijds om de bevoegdheid om de beheerder en een verkeersleiding aan te wijzen. Anderzijds betreft het de bevoegdheid voor het verlenen van de drie hierboven genoemde vergunningen, namelijk voor de indienststelling van nieuwe of aangepaste railinfrastructuur en railvoertuig(typ)en en voor het verrichten van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorinfrastructuur.

Bovengenoemde bevoegdheden stellen het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam in staat proactief kaders te stellen om mee te geven aan de beheerder, de verkeersleiding, de vervoerder, de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en, bij delegatie van één of meer bevoegdheden, aan het college van Burgemeester en Wethouders van de betreffende inliggende gemeente. Binnen de kaders maakt de Stadsregio Amsterdam integrale afwegingen en neemt zij besluiten over het openbaar vervoersysteem binnen haar gebiedsgrenzen.

Op basis van haar bevoegdheden en de financiële relaties die de Stadsregio Amsterdam heeft met de vervoerder en de beheerder, voert de Stadsregio Amsterdam proactief de regie bij dilemma's tussen gebruik, aanleg, beheer en fysieke veiligheid. Dit doet zij door kaders te stellen en waar nodig knopen door te hakken. De Stadsregio Amsterdam weegt bij haar besluit eventuele financiële consequenties hiervan voor de vervoerder en beheerder mee.

1.4 Regelkring openbaar vervoer

Een werkend vervoerssysteem bestaat enerzijds uit infrastructuur met daarop afgestemd materieel. De afstemming tussen deze twee onderdelen heeft een duidelijke relatie en kent een functionele specificatie. Anderzijds is vervoer nodig om het vervoersysteem te completeren. In de onderstaande figuur is een werkend vervoerssysteem weergegeven.

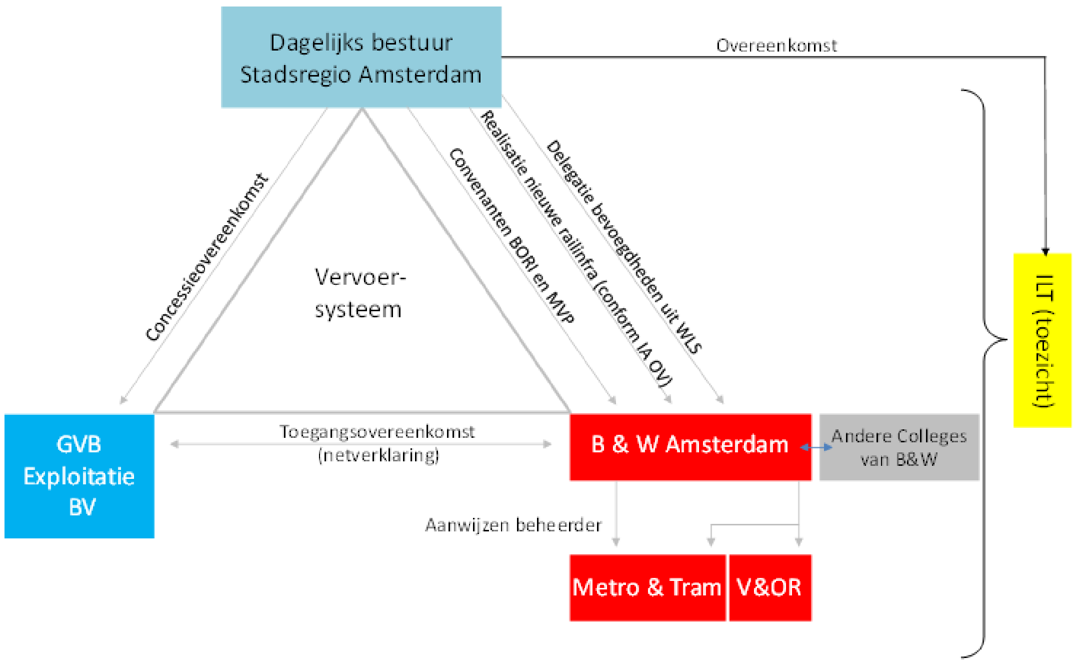


Figuur 1: onderdelen werkend vervoerssysteem (bron: gemeente Amsterdam, Metro en Tram)

Om het vervoersysteem werkend te houden is een ‘regelkring OV’ ingesteld. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de regelkring openbaar vervoer, waarin ook de onderlinge afspraken tussen partijen zijn opgenomen.
Alle partijen in de regio zijn tot nog toe tevreden over de rolverdeling binnen de regelkring en de fysieke veiligheid van het lokaal spoor. De grootste veranderingen als gevolg van de WIs zijn dat partijen de onderlinge afspraken transparant en traceerbaar maken en dat de Stadsregio Amsterdam op een aantal punten doorslaggevende zeggenschap krijgt. Voor het functioneren van de stad als geheel vindt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam het wenselijk de bestaande taak- en bevoegdhedenverdelingen waar mogelijk te handhaven. Daardoor blijven afspraken en werkwijzen die tot de invoering van de WIs van kracht waren zoveel mogelijk gerespecteerd.

De Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en GVB Exploitatie hebben afspraken gemaakt over prestaties op het gebied van gebruik, aanleg, beheer en veiligheid. De afspraken tussen de Stadsregio Amsterdam en GVB Activa BV en tussen Metro en Tram en GVB Infra BV vallen buiten de scope van de voorliggende Visie lokaal spoor, omdat deze buiten de kern van de WIs vallen. GVB Infra BV is contractpartij van Metro en Tram en de vervoerder is verantwoordelijk voor het gebruikte materieel.

Daarnaast brengt de introductie van de WIs een toezichthouder als nieuwe partij met zich mee: de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de veiligheid van vervoersysteem als geheel. En tot slot zijn er nog andere wegbeheerders en dus colleges van Burgemeester en Wethouders die een rol spelen. Dat betekent dat de partijen binnen de Visie lokaal spoor zich als volgt laten weergegeven.



Figuur 2: partijen en afspraken rondom de onderdelen van het vervoerssysteem in kader WIs

Ter naleving van de verplichtingen van de OV-concessie Amsterdam 2012 is tussen de Stadsregio Amsterdam en GVB Exploitatie BV een concessieovereenkomst gesloten. Ten behoeve van de subsidieverstrekking voor beheer en onderhoud is tussen Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam een convenant MVP Metro en een convenant BORI gesloten. De uitgangspunten die hieraan ten grondslag lagen en de afspraken in de documenten zelf zijn leidend. De Stadsregio Amsterdam stelt de Visie lokaal spoor in lijn hiermee op, waarbij de visie prevaleert. Waar nodig passen de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam de convenanten in onderling overleg aan op de WIs. De toegangsovereenkomst en de netverklaring die het gebruik van de railinfrastructuur door de vervoerder regelen zijn zodanig opgesteld dat deze passen binnen de gemaakte afspraken bij voornoemde aanpassing van de concessie en de WIs.

1.5 Doel en scope Visie lokaal spoor

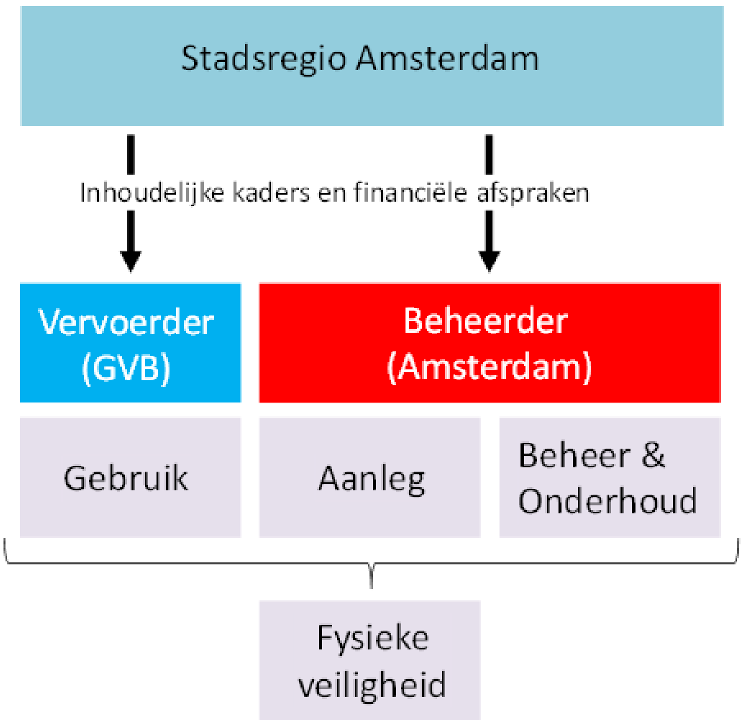
Het doel van de Visie lokaal spoor is vierledig:

1. bieden van een integratiekader van afspraken over vervoer, realisatie van nieuwe infrastructuur, beheer & onderhoud en fysieke veiligheid;

2. in beeld brengen van (nieuwe) rollen en taken om de samenwerking tussen de Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam efficiënt en effectief voort te zetten;
3. vaststellen en kunnen toetsen van het jaarlijkse beheerplan van de beheerder op basis van het gewenste kwaliteitsniveau van de metro- en traminfrastructuur in de regio Amsterdam in termen van fysieke veiligheid, kwaliteit en prijs-kwaliteitverhouding;
4. transparant en traceerbaar maken van afspraken en (werk)processen.

Enerzijds dragen deze doelen bij aan het invullen van de verantwoordelijkheden die de Stadsregio Amsterdam op basis van de Wls neemt. Anderzijds geven de doelstellingen het belang weer dat de Stadsregio Amsterdam hecht aan het regisseren en sturen van het openbaar vervoer.

De voorliggende visie beschrijft de sturingsfilosofie, rollen, taken en prestatieafspraken over beheer, onderhoud en veiligheid. In de prestatieafspraken staat het kwaliteitsniveau dat de Stadsregio Amsterdam voor ogen heeft en geeft aan wat zij onder kwalitatief goed en doelmatig beheer van spoorweginfrastructuur en tunnels verstaat. Het GVB is vervoerder en gebruiker van het lokaal spoor. De gemeente Amsterdam is beheerder in de zin van de Wet lokaal spoor (nadat deze op grond van de Wls hiertoe is aangewezen). Onderstaand is verbeeld hoe deze onderwerpen samenhangen.



Figuur 3: samenhang onderwerpen Visie lokaal spoor

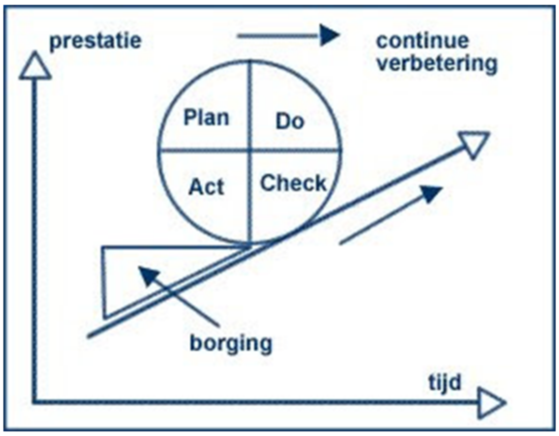
De term fysieke veiligheid is opgenomen, omdat het gaat over systeemveiligheid, veilig werken en veiligheidscultuur. Deze onderwerpen zijn verwoord in de – in samenspraak met de gemeente Amsterdam en GVB opgestelde – Veiligheidsvisie.

1.6 Evaluatie en monitoring

Evaluatie
De Visie lokaal spoor en de Veiligheidsvisie kennen een wettelijke geldigheidsduur van maximaal vier jaar. Om een goed vervolg te kunnen geven en de veiligheid te continueren, vindt een evaluatie van de beide visies plaats. Het resultaat daarvan is gereed op 1 december 2018. Mede op basis van de evaluatie stelt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de visies in 2019 opnieuw vast.

Monitoring
De Wet lokaal spoor gaat uit van kwaliteitsborging en kwaliteitsverbetering op alle niveaus. Daarom is het monitoren van de kwaliteit een belangrijk aspect in de voorliggende Visie lokaal spoor en in de Veiligheidsvisie. Concreet houdt dat in dat de Stadsregio Amsterdam de cirkel van Deming hanteert op organisatieniveau en op prestatieniveau. Op presatieniveau komt deze terug in hoofdstuk 4. Onderstaand is de cirkel toegepast op organisatieniveau.

De cirkel is onderdeel van een methode die bestaat uit vier activiteiten om kwaliteitsverbeteringen binnen de organisatie van het lokaal spoor te realiseren. Het cyclische karakter bevordert dat de kwaliteitsverbetering continu onder de aandacht is. De cirkel van Deming ziet er als volgt uit.



Figuur 4: cirkel van Deming, Plan-Do-Check-Act

De figuur geeft aan hoe het systeem werkt. De cirkel van Deming onderscheidt de volgende stappen.
1. Plannen maken (Plan): het college van Burgemeester en Wethouders maakt inzichtelijk hoe ze haar gedelegeerde taken in het gemeentelijk apparaat organiseert.
2. Uitvoeren (Do): het uitvoeren van de organisatie.
3. Controle (Check): jaarlijks informeert het college van Burgemeester en Wethouders het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam over de werking van de organisatie en doet aanbevelingen voor verbetering.
4. Verbetermaatregelen uitvoeren (Act): waar verbetermaatregelen mogelijk zijn, voert het college van Burgemeester en Wethouders deze door.

Dit continu doorlopend proces leidt tot handhaving van het kwaliteitsniveau van de organisatie en waar mogelijk verhoging daarvan.

1.7 Spoorboekje

Hoofdstuk	Inhoud
2 Sturingsfilosofie	hoe de Stadsregio Amsterdam partijen kan sturen om het vervoersysteem werkend te houden
3 Rol- en taakverdeling	hoe de rollen en taken verdeeld zijn tussen Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, ander gemeenten, de vervoerder GVB en de toezichthouder ILT
4 Prestatieafspraken	hoe afspraken over prestaties transparant en traceerbaar zijn

Hoofdstuk 2 Sturingsfilosofie

2.1 Doen waar je goed in bent

De Stadsregio Amsterdam wil partijen de werkzaamheden laten verrichten waar ze goed en sterk in zijn. Als integraal eindverantwoordelijke voor het lokaal spoor stelt de Stadsregio Amsterdam kaders vast voor vervoerder en beheerder en stuurt zij op hoofdlijnen. Daarbij maakt zij keuzes over beleidsvelden heen. De partijen moeten de onderlinge afspraken transparant en traceerbaar opstellen en vastleggen. Op een aantal onderdelen krijgt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam doorslaggevende zeggenschap.

2.2 Drie manieren om te sturen

De Stadsregio Amsterdam ziet voor zichzelf drie manieren om te sturen:
- Regisseren
- Financieren

- Verbinden

Deze drie manieren stellen de Stadsregio Amsterdam in staat om te sturen op openbaar vervoerprojecten. Hieronder zijn de drie manieren kort toegelicht.

2.2.1 Stadsregio Amsterdam regisseert

Vanuit de Wet lokaalspoor is het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam integraal eindverantwoordelijk voor het lokaal spoor en stelt zij de inhoudelijke kaders vast voor gebruik, aanleg, beheer en veiligheid van lokaal spoor. Daarnaast maakt zij transparante en traceerbare keuzes als het gaat om afwegingen tussen gebruik, aanleg, beheer en fysieke veiligheid. Als regisseur maakt zij ook de rollen van de betrokken partijen helder.

2.2.2 Stadsregio Amsterdam financiert

Als financier geeft Stadsregio Amsterdam sturing en stelt inhoudelijke kaders waaraan zij financiering toetst waar het gaat om vernieuwingsprojecten of uitbreiding van het lokaal spoor. Daarbij is het uitgangspunt dat voor dergelijke projecten gebruikt wordt gemaatk van het Integraal Programma van Eisen van de gemeente Amsterdam, MET. Voor financieringsaanvragen voor vernieuwing en uitbreiding geldt de Subsidieverordening BDU Infrastructuur Stadsregio Amsterdam. Overigens wordt voor de vernieuwingsprojecten en uitbreidingsprojecten in het kader van subsidiëren naar financieren gewerkt aan een geactualiseerde verordening, waarin extra aandacht is voor de toetsing en voorwaarden voor besluitvorming in het DB van de Stadsregio.

Ook toetst en beoordeelt de Stadsregio Amsterdam financieringsaanvragen voor beheer en onderhoud. Daarvoor is momenteel de Subsidieverordening Wp2000 van toepassing en zijn daarnaast de afspraken in de convenanten MVP Metro en BORI uitgangspunt.

Daarnaast kent zij subsidies toe op basis van de gestelde kaders en vastgesteld beleid. In haar functie als concessieverlener verleent de Stadsregio Amsterdam ook de exploitatiesubsidie voor openbaar vervoer.

2.2.3 Stadsregio Amsterdam verbindt

De Stadsregio Amsterdam heeft een verbindende functie als het gaat om programma's en projecten. Als verbindende partij koppelt de Stadsregio Amsterdam deze aan elkaar en bewaakt ze de raakvlakken. Zo is de Stadsregio Amsterdam bijvoorbeeld voorzitter van de regiegroep metro waarin de gemeente Amsterdam en de vervoerder ook integrale vraagstukken afstemmen.

2.3 Delegatie van bevoegdheden

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam is heeft bij besluit van 17 september 2015 een aantal bevoegdheden gedelegeerd aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam. Het gaat om bevoegdheden die de gemeente in staat stellen om haar rol als (opdrachtgever van de) beheerder en regisseur van de openbare ruimte goed te kunnen vervullen:

1. Aanwijzen beheerder en daarmee samenhangende bevoegdheden.
2. Verlenen van vergunningen indienststelling nieuwe / gewijzigde voertuig(typ)en en verbieden van spoorvoertuigen.
3. Verlenen/schorsen/intrekken van vergunningen indienststelling nieuwe / gewijzigde lokale railinfrastructuur.
4. Verlenen van vergunningen voor werken rond de lokale spoorinfrastructuur op Amsterdams grondgebied.
5. Regels uitvoering werkzaamheden spoorweg.

Met het vijfde punt maakt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam het mogelijk dat het gemeentelijk coördinatiestelsel voor werkzaamheden in de openbare ruimte goed kan blijven functioneren.

Het dagelijks bestuur heeft bij de delegatie van deze bevoegdheden beleidsregels gesteld waaraan de het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam zich bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden dient te houden. Met deze beleidsregels borgt het dagelijks bestuur haar integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op het lokale spoor.

Het delegatiebesluit en de beleidsregels zijn als bijlage 2 bij deze visie gevoegd.

2.4 Overeenkomst met ILT

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam sluit met de door de Minister aangewezen toezichthouder, de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een overeenkomst voor het uitvoeren van de wettelijke taken van de toezichthouder. Deze taken betreffen het toezicht op eigen

beweging. ILT geeft hieraan invulling in een vierjarenplan, waarin zij relevante aspecten van het railvervoersysteem één keer inspecteert. Jaarlijks stelt ILT op basis van dit vierjarenplan een jaarplan op. Beide plannen stemt ILT af met de Stadsregio Amsterdam. Daarnaast kan de Stadsregio Amsterdam opdracht geven extra toezicht uit te voeren. De toezichthouder ILT houdt systeemtoezicht. Dat houdt in dat ILT de wijze waarop partijen hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid invullen toetst, dat ILT beoordeelt of het veiligheidszorgsysteem naar behoren functioneert en dat ILT toetst of de beheerder en vervoerder de algemene regels en interne voorschriften naleven.

Hoofdstuk 3 Rol- en taakverdeling

3.1 Partijen

Bij het lokaal spoor spelen naast het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de volgende partijen een rol in het realiseren van een werkend vervoersysteem:

* College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam
* Metro en Tram, gemeente Amsterdam
* Verkeer en Openbare Ruimte, gemeente Amsterdam
* GVB Exploitatie
* Inspectie Leefomgeving en Transport

Deze partijen zijn eerder al benoemd als onderdeel van de regelkring OV. Onderstaand vindt een verdere uitwerking plaats van de rol- en taakverdeling.

3.2 Stadsregio Amsterdam

3.2.1 Regisseren

Als regisseur van het lokaal spoor geldt voor het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam

- **zij stelt de inhoudelijke kaders vast voor de aanleg en het beheer – inclusief de veiligheid – van de lokale railinfrastructuur**
- **zij verleent een veiligheidscertificaat aan de vervoerder**
- **zij wijst de verkeersleiding aan**
- **zij beslist over de realisatie van nieuwe railinfrastructuur**
- **zij laat zich ambtelijk vertegenwoordigen in de safety board**
- **zij stelt beleidsregels voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden**
- **zij bepaalt wie vergunningen mag verlenen en onder welke condities**

3.2.2 Financieren

Als financier stuurt de Stadsregio Amsterdam op basis van

- **financiële toetsingskaders**
- **kwartaalrapportages**
- **toetsing van gebruik, aanleg, beheer en veiligheid**

Gebruik

Vanuit de Wet personenvervoer 2000 subsidieert de Stadsregio Amsterdam de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarmee heeft de Stadsregio Amsterdam een sturingsmechanisme ingebouwd. Dat is in de concessie Amsterdam gericht op het genereren van inkomsten door de vervoerder en het minimaliseren van de afhankelijkheid van subsidie van de Stadsregio Amsterdam.

Aanleg, beheer en onderhoud

Als financier geeft Stadsregio Amsterdam sturing op basis van vastgesteld beleid. In deze rol stelt de Stadsregio Amsterdam kaders waaraan zij financiering (subsidies) toetst en op basis waarvan zij de financieringsaanvragen voor aanleg, beheer en onderhoud beoordeelt.

De sturing uit zich ook in het beoordelen van (integrale) kwartaalrapportages over aanleg, beheer en onderhoud van openbaar vervoer infrastructuur. Projecten voor vernieuwing of uitbreiding doorlopen de stappen van Verkenning, Planstudie, Planuitwerking en Realisatie. De gemeente Amsterdam werkt met de PBI fasering. Mede afhankelijk van de wijze van aanbesteden, wordt op enig moment een 'go / no go'-besluit genomen voor een project om te komen tot daadwerkelijke realisatie. In de stappen daarvoor stemmen de gemeente Amsterdam en van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de besluitvorming op elkaar af.

3.2.3 Verbinden

Als verbinder waarborgt de Stadsregio Amsterdam

- **de koppeling en bewaking van de raakvlakken tussen programma's, projecten en vervoerplannen**
- **de verbinding tussen partijen als er sprake is van onduidelijkheid op raakvlakken**
- **de fysieke veiligheid met een ambtelijke vertegenwoordiging in de safety board**

Binnen de gehele breedte van haar taakveld heeft de Stadsregio Amsterdam een verbindende functie als het gaat om programma's en projecten aan elkaar te koppelen en raakvlakken daartussen te bewaken. Dat is bijvoorbeeld zichtbaar in het afsprakenkader van de Investeringsagenda openbaar vervoer.

Om de fysieke veiligheid te monitoren is de Stadsregio Amsterdam ambtelijk vertegenwoordigd in de 'safety board'. Daar stemt zij af met de gemeente Amsterdam (Metro en Tram) en GVB Exploitatie en adviseert over de veiligheid in het kader van de Wls.

3.3 Gemeente Amsterdam

3.3.1 Burgemeester en Wethouders, gemeente Amsterdam

Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam krijgt een viertal bevoegdheden gedelegeerd.

Via delegatie beschikt het over de bevoegdheid om een beheerder aan te wijzen en daarmee samenhangende bevoegdheden. Het college wijst de gemeente Amsterdam aan als beheerder en legt de uitvoering neer bij haar organisatieonderdeel Metro en Tram. Delegatie van deze bevoegdheden leidt ertoe dat de P&C-cyclus (van jaarlijkse beheerplannen en verantwoording) zich in de eerste plaats binnen de gemeente Amsterdam zal afspelen. De Stadsregio Amsterdam hecht er echter aan dat de gemeente Amsterdam de afspraken die in het kader van de concessieaanpassing zijn gemaakt ten aanzien van planning en control voor het beheer en onderhoud, handhaaft. De Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam regelen dit via (aanpassing van) de convenanten MVP Metro en BORI. Ten aanzien van de aanleg of aanpassing van lokale spoorinfrastructuur gelden de afspraken die gemaakt zijn in de Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst en het ambtelijk Afsprakenkader voor de Investeringsagenda openbaar vervoer, alsmede de Subsidieverordening BDU Infrastructuur Stadsregio Amsterdam. Deze regelen onder meer dat de Stadsregio Amsterdam bij de afsluiting van PBI-fase 2 een go/no-go besluit neemt dat bepalend is voor het al dan niet voortzetten van het betreffende railinfrastructuurproject.

In de tweede en derde plaats beschikt het college via delegatie over de bevoegdheid om vergunning te verlenen voor de indienststelling van nieuwe of aangepaste spoorinfrastructuur en voor nieuwe of aangepaste railvoertuig(typ)en. Ook hieraan zijn via de beleidsregels kaders gesteld door het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Zo geldt voor beide bevoegdheden dat het college van Burgemeester en Wethouders de vergunning op basis van de verklaring van ILT en een ISA-verklaring verleent. Bij een voornemen om van de verklaring van ILT en/of de ISA-verklaring af te wijken consulteert het college het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam alvorens te besluiten.

In de vierde plaats beschikt het college via delegatie over de bevoegdheid om vergunning te verlenen voor het verrichten van werkzaamheden op, in, boven, naast of onder de lokale spoorinfrastructuur binnen Amsterdam. In de beleidsregels bij de delegatie is gesteld dat het college een procedure voor deze vergunningverlening moet vaststellen, waarin onder afspraken met de betrokken wegbeheerders zijn vastgelegd. De gemeente verleent vergunning als het betreffende project is geaccordeerd binnen het stelsel van stedelijke programmering van de gemeente Amsterdam. Hiertoe behoort ook de beoordeling door de beheerder van de railinfrastructuur, die daarbij toetst op fysieke veiligheid. Het college

van Burgemeester en Wethouders heeft een procedure moet hoe zij buurgemeenten betrekt als het gaat om lokaal spoor in buurgemeenten.

3.3.2 V&OR, gemeente Amsterdam

Het onderdeel Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van de gemeente Amsterdam is een belangrijke partner van Stadsregio Amsterdam als gaat om projecten. V&OR vervult twee rollen binnen de regelkring OV.

In de eerste plaats verzorgt V&OR de stedelijke programmering binnen de gemeente Amsterdam. De afdeling Stedelijke Programmering inventariseert en ordent alle verwachte projecten in de openbare ruimte en geeft aan waar zij knelpunten verwacht, bijvoorbeeld omdat volgens de individuele projectplanningen twee hoofdroutes gelijktijdig buiten gebruik worden gesteld. De Eigenarentafel, waar alle eigenaren van assets in de openbare ruimte vertegenwoordigd zijn, stemt de uitvoering van individuele projecten op elkaar af. Zo neemt V&OR de gesignaleerde knelpunten weg en waar mogelijk realiseert V&OR efficiencyvoordelen. Projecten waarvoor een vergunning voor het verrichten van werkzaamheden op in, boven, naast of onder de lokale infrastructuur nodig is, doorlopen alle het hierboven beschreven traject. De beheerder van de railinfrastructuur (Metro en Tram) neemt deel aan de Eigenarentafel en toetst de voorgestelde activiteiten op fysieke veiligheid.

In de tweede plaats verzorgt V&OR binnen de gemeente Amsterdam PBI-fase 1 – Startnotitie – en 2 – Nota van Uitgangspunten – voor alle infrastructuurprojecten. Dat geldt dus ook voor de lokale spoorinfrastructuur. Aan het eind van PBI-fase 2 neemt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam een go/no-go besluit om het project te promoveren naar PBI-fase 3 – Definitiefase. Een soortgelijk besluit neemt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam voordat het project gerealiseerd wordt dan wel de aanbesteding begint. De gemeente Amsterdam is gehouden aan de hierboven beschreven besluiten van de Stadsregio Amsterdam. De gemeente Amsterdam mag niet zelfstandig besluiten tot het wijzigen van het lokale spoornetwerk. De rol- en taakverdeling bij de realisatie van nieuwe railinfrastructuur of railinfrastructuur die aanmerkelijk wijziging ondergaat, is verder vastgelegd in de Bestuurlijke Samenwerkingsovereenkomst en het ambtelijk afsprakenkader behorende bij de Investeringsagenda OV. Voor minder ingrijpende vervangingsprojecten is vaak geen PBI-fase 1 en 2 nodig en gelden de afspraken in het convenanten MVP Metro en BORI. Hierin is V&OR geen partij.

Het proces van de aanleg van en aanmerkelijke wijzigingen in de railinfrastructuur is volgens het Amsterdamse model van de PBI-fasering vastgelegd.

Naast bovenstaande rollen is V&OR ook verantwoordelijk voor de openbare ruimte in de stad en hoe deze wordt gebruikt. Jaarlijks vinden evenementen plaats die een normaal gebruik van de lokale railinfrastructuur verhinderen. Voorbeelden hiervan zijn Dodenherdenking, Koningsdag en de Amsterdam Marathon. De gemeente Amsterdam kan sinds de inwerkingtreding van de Wls niet eigenstandig kan beslissen om lokale spoorinfrastructuur buiten gebruik te nemen (behoudens voor beheer zolang het de exploitatie niet hindert). Daarom maken V&OR en Stadsregio Amsterdam afspraken over het tijdelijk buiten gebruikstellen van de lokale railinfrastructuur voor deze evenementen.

3.3.3 MET, gemeente Amsterdam

Als beheerder van het lokaal spoor draagt de gemeente Amsterdam er zorg voor dat de spoorinfrastructuur in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is, geschikt is en veilig gebruikt kan worden. Daarvoor moet de beheerder over een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) beschikken dat binnen de kaders van de Visie lokaal spoor en de Veiligheidsvisie past en door ILT is beoordeeld. Het VMS is een voorwaarde voor een aanwijzingsbesluit. De gemeente Amsterdam draagt ook zorg voor het veilig werken aan het spoor, het aanleggen en vrijgeven van – aanmerkelijk gewijzigde – infrastructuur, het verstrekken van specifieke vergunningen en het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigde – voertuig(typ)en. De gemeente Amsterdam voert het beheer uit binnen de door de Stadsregio Amsterdam gestelde kaders en legt verantwoording af aan de Stadsregio Amsterdam.

Aanleg en vrijgave – aanmerkelijk gewijzigde – infrastructuur
Metro en Tram (MET) is verantwoordelijk voor de PBI-fasen 3 tot en met 5 waar het gaat om de realisatie van nieuwe of gewijzigde railinfrastructuur. Hierbij gelden de Subsidieverordening BDU Infrastructuur

Stadsregio Amsterdam (nieuwe infrastructuur), de convenanten BORI en MVP Metro (beheer, onderhoud en vervangingsonderhoud) en vooralsnog de Subsidieverordening Wp2000 als kaders. Conform de Wls stelt MET ten behoeve van de vergunning voor indienststelling van de nieuwe of gewijzigde lokale spoorinfrastructuur bij iedere aanmerkelijke aanpassing van het railnetwerk een informatiedossier, inclusief safetycase, op en laat deze beoordelen door ILT. Het college verleent in de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de vergunning voor indienststelling. In het geval ISA en/of ILT operationele voorwaarden definieert ten aanzien van het gebruik en/of het beheer, handhaaft MET deze. MET zet de voorwaarden ook om in operationele voorwaarden, als onderdeel van de toegangsovereenkomst met GVB Exploitatie BV.

Beheer
De gemeente Amsterdam beheert de infrastructuur zodanig dat deze in goede staat verkeert, betrouwbaar en beschikbaar is, geschikt is en veilig gebruikt kan worden (Wls, artikel 5). Daarvoor moet de beheerder over een veiligheidsmanagementsysteem (VMS) beschikken. Het VMS moet voldoen aan de in de Visie lokaal spoor en Veiligheidsvisie gestelde kaders en door ILT positief zijn beoordeeld. Het VMS vormt tevens een voorwaarde om een aanwijzingsbesluit tot stand te laten komen. De gemeente Amsterdam draagt als beheerder zorg voor veilig werken aan het spoor.

De Stadsregio Amsterdam heeft ervoor gekozen het assetmanagement bij de beheerder onder te brengen. De beheerder adviseert de Stadsregio Amsterdam daarover vanuit haar kennis en kunde. Daarnaast houdt gemeente Amsterdam de Stadsregio Amsterdam op basis van kwartaalrapportages op de hoogte van de voortgang en kostenontwikkeling. De Stadsregio Amsterdam is te allen tijde bevoegd een audit en eindtoets uit te voeren om zo haar integrale eindverantwoordelijkheid te borgen. De convenanten BORI en MVP Metro bevatten de nadere kaders waarbinnen MET het beheer van de lokale railinfrastructuur uitvoert namens de gemeente Amsterdam.

Escalatie
De voorzitter van de safetyboard geeft in eerste instantie advies aan de directeur van MET. Indien deze ervoor kiest het advies niet op te volgen, kan de voorzitter direct en zonder tussenkomst van een lijnmanager het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam informeren.

3.4 GVB Exploitatie: vervoerder

GVB is vervoerder op basis van de verleende vervoerconcessie. Ook wijst het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam het GVB aan als verkeersleiding. GVB heeft een veiligheidscertificaat dat borgt dat het vervoerproces aan de veiligheidsvereisten voldoet. De vervoerder is t.a.v. nieuwe of gewijzigde railvoertuig(typ)en verantwoordelijk voor het aanleveren van een informatiedossier, inclusief safetycase, ten behoeve van de toetsing door ILT.

Vervoerder
De belangrijkste taken van GVB als vervoerder zijn:
- Veilig benutten van het lokaal spoor ten behoeve van openbaar vervoer
- Bevoegd en bekwaam houden van veiligheidsfunctionarissen (opleiden en keuren)
- Het onderzoeken van incidenten en treffen van adequate maatregelen
- Proactief beoordelen van veiligheidsrisico's en het treffen van mitigerende maatregelen
- Beschikbaar houden van voldoende en veilig materieel
- Het management van GVB faciliteert, beoordeelt en controleert veiligheidstaken en het creëert een cultuur waarin veiligheid voldoende is geborgd en continu verbetert
- Opstellen, uitvoeren en continu verbeteren van een veiligheidsmanagementsysteem waarvan de kwaliteit voldoet aan de kaders vanuit de Visie lokaal spoor en de Veiligheidsvisie en tevens is beoordeeld door ILT en die voorwaarde is voor de afgifte van een veiligheidscertificaat
- Het aanleveren van een informatiedossier, inclusief safetycase, ten behoeve van de toetsing door ILT voor nieuwe of gewijzigde voertuigtypen.

Verkeersleiding
De aanwijzing van GVB als verkeersleiding was al geregeld in de concessie, maar moet formeel voor de Wls nogmaals. Daarom is dit hierboven expliciet opgenomen. De belangrijkste taken van GVB als verkeersleiding zijn:

- Waar nodig aanwijzingen geven aan bestuurders van spoorvoertuigen met betrekking tot het verrichten van veilig en doelmatig vervoer.
- De verkeersleiding heeft bij de metro een veiligheidstaak en bij de tram door de bestuurdersverantwoordelijkheid als gevolg van rijden op zicht hoofdzakelijk een verkeerbegeleidende rol.
- Acteren tijdens noodsituaties en het alarmeren van de hulpdiensten bij calamiteiten.

Nieuwe of gewijzigde voertuig(typ)en
GVB Activa BV is de eigenaar van alle railvoertuigen die GVB Exploitatie BV gebruikt voor de exploitatie. De Wls legt de verantwoordelijkheid voor veilige voertuigen bij de vervoerder, in dit geval dus GVB Exploitatie BV.

Ten behoeve van de vergunning voor indienststelling van de nieuwe of gewijzigde spoorvoertuigen stelt GVB Exploitatie BV bij ieder nieuw of aanmerkelijk gewijzigd railvoertuig(type) een informatiedossier op, inclusief safetycase, en laat deze beoordelen door ILT. Het college verleent in de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid de vergunning voor indienststelling.

3.5 Inspectie Leefomgeving en Transport: toezichthouder

De Inspectie Leefomgeving en Transport is door de Minister aangewezen als toezichthouder op de naleving van Wet lokaal spoor en de regelgeving bij de beheerder en de vervoerder. Daarnaast geeft de inspectie schriftelijke verklaringen af op basis waarvan vergunningen voor indienststelling van lokale spoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen kunnen worden verleend.

De schriftelijke verklaringen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hebben hoofdzakelijk betrekking op de kwaliteit van veiligheidsmanagementsystemen van de beheerder en de vervoerder, het toelaten van – aanmerkelijk gewijzigd – materieel en het in dienst nemen van aanmerkelijk gewijzigde of nieuwe railinfrastructuur. Daarnaast houdt ILT toezicht op de werkzaamheden van de beheerder en vervoerder. Daarbij controleert ILT of de beheerder en vervoerder hun werkzaamheden daadwerkelijk volgens het veiligheidsmanagementsysteem uitvoeren.

Voor wat betreft incidenten geldt dat in de praktijk de vervoerder ernstige incidenten meldt aan ILT en tegelijkertijd aan de beheerder en de Stadsregio Amsterdam. Op basis van artikel 16 van de Wls laat de Stadsregio Amsterdam ernstige ongevallen onderzoeken. Daarvoor heeft zij de toezichthouder ILT (artikel 42 van de Wls) aangewezen als bevoegd ambtenaar voor het uitvoeren van onderzoeken. ILT verricht ook piketdiensten namens de Stadsregio Amsterdam als reactie op meldingen die de vervoerder namens de beheerder doet op grond van artikel 20. De Stadsregio Amsterdam heeft met ILT afspraken gemaakt over vervolgacties en zo nodig het uitvoeren van onafhankelijk onderzoek.

4 Prestatieafspraken

4.1 Behoud van kwaliteit

Vanuit de rol- en taakverdeling hebben partijen afspraken gemaakt om te komen tot goede prestaties van het openbaar vervoer over het lokaal spoor. Om na te gaan of de partijen aan de prestatieafspraken voldoen, rapporteren de partijen de Stadsregio Amsterdam daar periodiek over.

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam hanteert het principe van 'stand still'. Dat betekent dat na de inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor de prestaties van een veilig werkend vervoersysteem verbeteren of anders minimaal gelijk blijven. De prestaties hebben betrekking op zowel het gebruik als op het beheer.

Voor een concrete invulling van het 'stand still'-principe zijn prestatieafspraken gemaakt. Voor de onderwerpen gebruik, aanleg, beheer & onderhoud en veiligheid zijn hiervoor kern prestatie indicatoren (KPI´s) en procesafspraken voor het aanleveren van een informatiedossier gedefinieerd. In de OV-concessie Amsterdam 2012zijn voor het gebruik prestatieafspraken vastgelegd. Over het beheer en onderhoud zijn op hoofdlijnen prestatieafspraken vastgelegd in de convenanten BORI en MVP Metro van gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam. Deze prestatieafspraken zijn in het kader van één

van de ontwikkeltrajecten verder uitgewerkt in 'Voorschrift Metro / Tram, Kern Prestatie-Indicatoren (KPI's) en Prestatie-Indicatoren (PI's) voor het Convenant BORI (Sturingsrelatie Gemeente-SRA)', concept 24 maart 2015. De Stadsregio Amsterdam en de Gemeente Amsterdam evalueren deze KPI's en bijbehorende normeringen begin 2016. Daarna worden deze aan het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam aangeboden voor definitieve vaststelling en maken deze integraal onderdeel uit van deze visie.

4.2 Gebruik: exploitatie openbaar vervoer

De monitoring van de veiligheid van de exploitatie van het openbaar vervoer vindt plaats met behulp van op incidentregistratie gebaseerde KPI's. Monitoring van deze KPI's vindt plaats aan de hand van kwartaalrapportages. Het betreft:

- het aantal aanrijdingen met medeweggebruikers met en zonder letsel (alleen tram);
- letsel in voertuigen en op perrons dan wel stations als indicatoren voor directe (on)veiligheid;
- ontsporingen (alleen tram);
- stoptonend sein (STS)-passages als incidenten met een hoog risico voor ernstig ongeval met letsel.

Daarnaast zijn in de openbaar vervoerconcessie kern prestatie indicatoren opgenomen om te kunnen (bij)sturen op een optimale dienstverlening richting de reiziger. Hoewel deze KPI's onder de Wet Personenvervoer 2000 vallen, zijn ze hier vanuit de integrale benadering wel opgenomen. Deze afspraken zijn gemaakt in de concessieovereenkomst.

Kern Prestatie Indicator	Toelichting
Rituitval per modaliteit	Voor zowel metro als tram zijn normen opgesteld over rituitval
Punctualiteit per modaliteit	Voor zowel metro als tram zijn normen opgesteld over punctualiteit
Klantwaardering	Algemeen klantoordeel uit OV klantenbarometer
Aantal reizigerskilometers in de spits	Een jaarlijks groeipercentage over metro en tram is afgesproken

Monitoring van lijngebonden KPI´s vindt plaats op basis van maandelijkse rapportages. De monitoring van de modaliteitgebonden KPI´s geschiedt aan de hand van kwartaalrapportages. Daarnaast is er jaarlijks een financiële verrekening in de vorm van bonus-malus.

4.3 Aanleg railinfrastructuur en aanmerkelijke wijzigingen

In het Integraal Programma van Eisen Tram – IPvE Tram – en het Integraal Programma van Eisen Metro Tram – IPvE Metro – zijn inhoudelijke en functionele eisen vastgelegd voor alle facetten van de betreffende vervoersystemen. Beide IPvE's bestaan uit twee delen: een topspecificatie en vijf segmentspecificaties. De topspecificatie bevat de doelstellingen en randvoorwaarden van de opdrachtgever en de topeisen die voor het railsysteem als geheel gelden. De segmentspecificaties zijn afzonderlijke documenten die de volgende onderwerpen bevatten: beheer & onderhoud, exploitatie, stations & haltes, infrastructuur en materieel. Overigens beschrijven de IPvE's de zogenaamde SOLL-situatie en niet de IST-situatie. Hierdoor kan het IPvE niet één-op-één dienen als uitgangspunt voor bijvoorbeeld een aanbesteding van voertuigen, maar is er altijd maatwerk nodig om op de bestaande situatie aan te kunnen sluiten. De procedure waaraan de gemeente moet voldoen staat beschreven in de Veiligheidsvisie.

4.4 Beheer en onderhoud railinfrastructuur

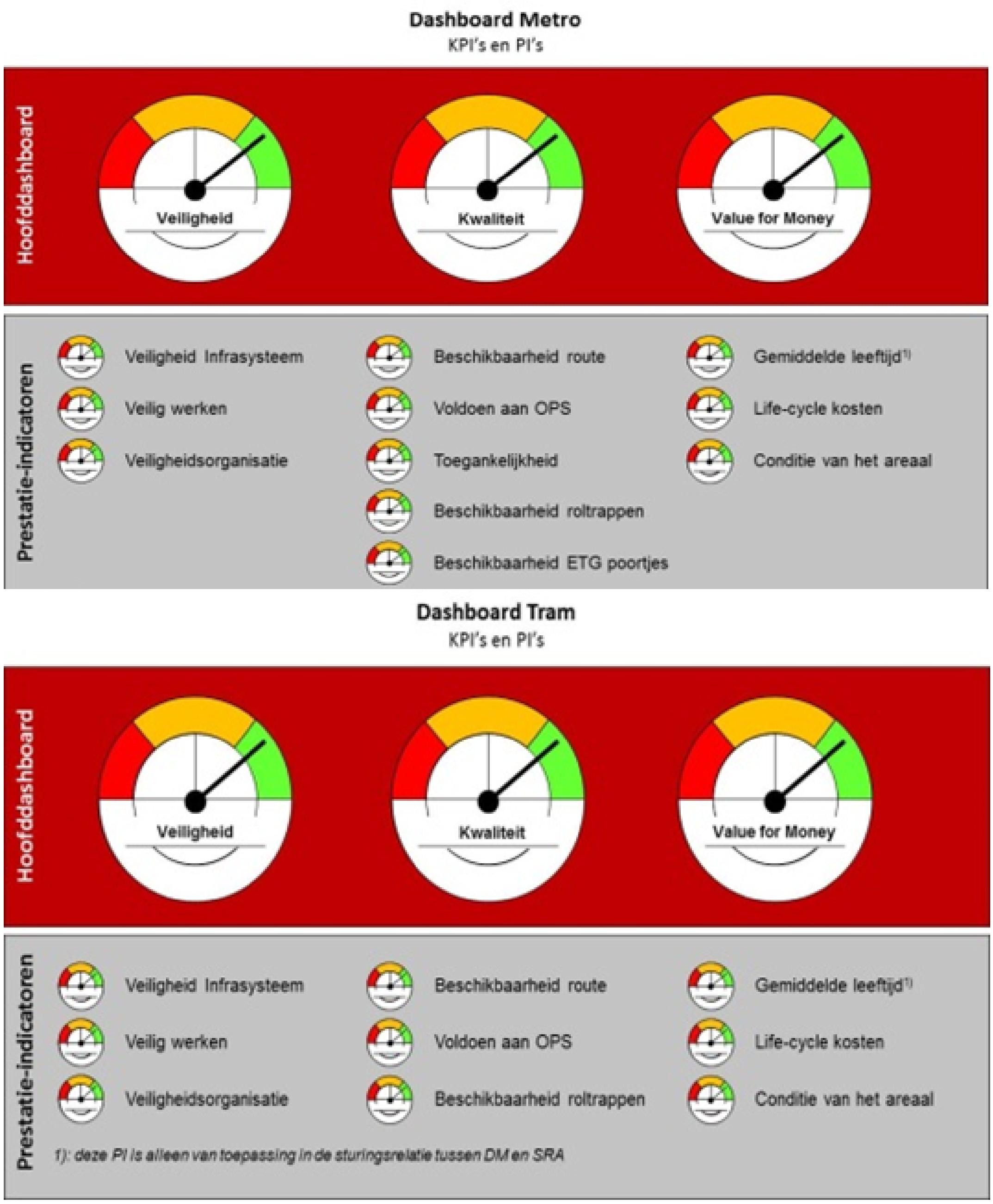
Artikel 17 van de Wls schrijft voor dat de Visie lokaal spoor prestatienormen bevat die betrekking hebben op kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur. Daarnaast dienen tijdstippen te zijn bepaald waarop de beheerder de verschillende onderdelen van de lokale spoorweginfrastructuur periodiek schouwt.

In de afspraken binnen de regio Amsterdam is artikel 17 vertaald naar kern prestatie indicatoren – (K)PI's – voor:

1. Veiligheid
2. Kwaliteit

3. Value for money, dit is te vertalen als prijs-kwaliteitverhouding

Onderliggend zijn prestatie indicatoren vastgesteld, de zogenaamde PI's. Voor de (K)PI's is onderscheid gemaakt naar metro- en traminfrastructuur. Onderstaand zijn de 'dashboards' met (K)PI's opgenomen voor metro en tram.



Figuur 5: voorbeelden dashboards met KPI's metro- en traminfrastructuur

De dashboards geven een samenvatting van de prestaties en maken deze inzichtelijk. De som van de standen van de onderliggende PI's bepaalt de stand van de meter.

Het ´Voorschrift Metro / Tram, Kern Prestatie-Indicatoren (KPI's) en Prestatie-Indicatoren (PI's) voor het Convenant BORI (Sturingsrelatie Gemeente-SRA)´, concept 24 maart 2015, is opgenomen als bijlage. Daarin zijn de KPI's nader uitgewerkt en zijn ook de bijbehorende normen opgenomen. Zodra het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam het definitieve voorschrift bestuurlijk heeft vastgesteld, gelden de daarin opgenomen KPI´s.

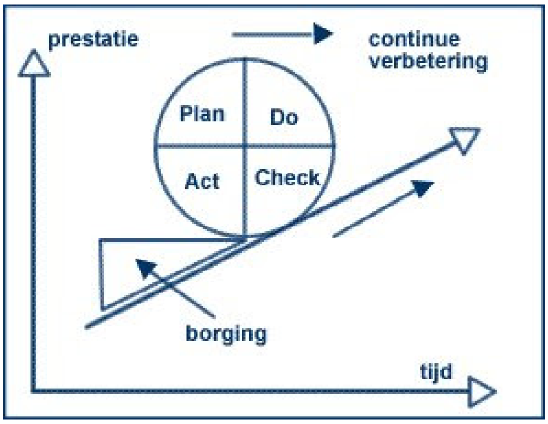
Als de gemeente Amsterdam voldoet aan de normen die voor de KPI's zijn gesteld, voldoet zij aan de in de WIs gevraagde kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Indien de gemeente Amsterdam niet voldoet aan de afgesproken prestaties geldt een herstelperiode. In de beleidsregels bij de delegatie is vastgelegd dat het dagelijks bestuur dan een verbeterplan kan opleggen. Als de gemeente Amsterdam de prestaties na de herstelperiode nog niet behaalt of herstelt, dan kan de Stadsregio Amsterdam overgaan tot maatregelen.

Voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur in Amsterdam zijn twee convenanten die het procesmatig en financieel mogelijk maken om de gewenste prestaties af te dwingen, te weten:
1. Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur 2013-2024, inclusief het meerjaren vervangingsprogramma tram
2. Convenant meerjaren vervangingsprogramma metro

Monitoring van deze afspraken vindt plaats op basis van KPI's in reguliere kwartaalrapportages. Daarin spiegelt de gemeente Amsterdam samen met de Stadsregio Amsterdam onder meer of de gemeente aan het principe van 'stand still' voldoet.
Daarnaast vinden er periodiek schouwen plaats om de kwaliteit en de veiligheid te controleren. In haar beheerplan neemt de gemeente Amsterdam de frequentie van schouwen op en stemt dat af met het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam.

4.5 Kwaliteitsborging en kwaliteitsverbetering

Om de kwaliteit van gebruik, beheer en onderhoud te borgen en te verbeteren hanteert de Stadsregio Amsterdam op prestatieniveau de cirkel van Deming. De vier in de cirkel benoemde activiteiten bevorderen dat kwaliteitsverbetering een continu onder de aandacht is.



Figuur 6: Plan-Do-Check-Act

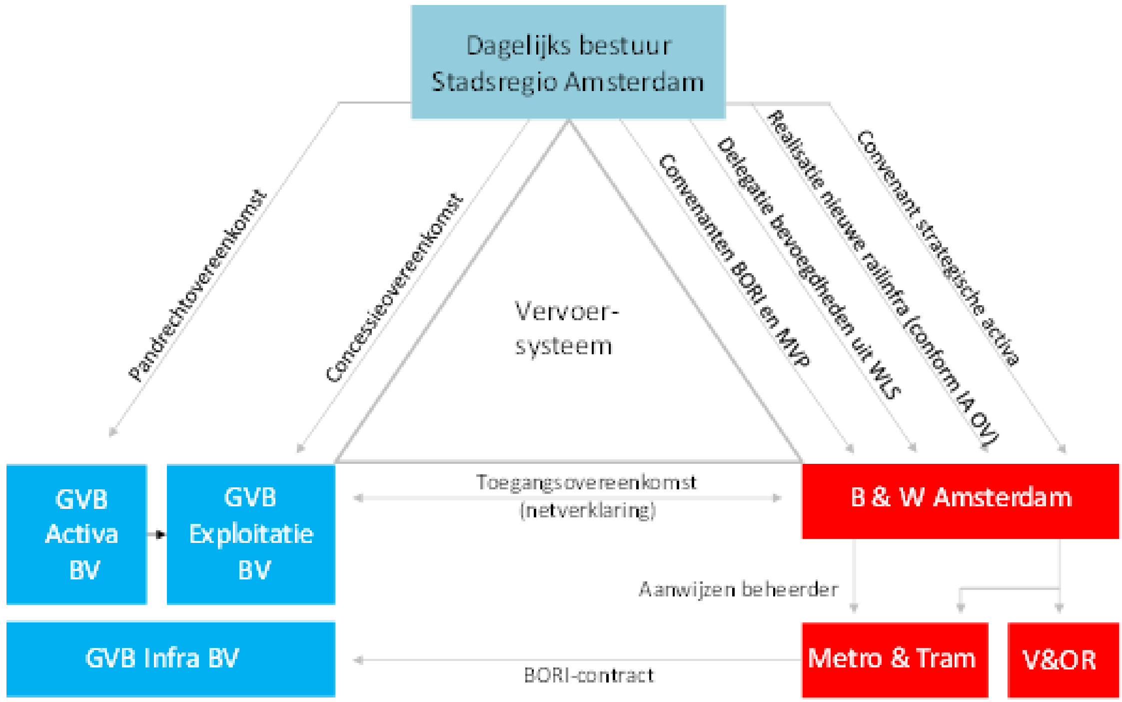
Voor prestaties onderscheidt de cirkel van Deming de volgende stappen:
1. Plannen maken (Plan): de gemeente stelt jaarlijks een beheerplan op om een voorgenomen resultaat te bereiken.
2. Uitvoeren (Do): het uitvoeren van de activiteiten uit het beheerplan.
3. Controle (Check): evalueren van uitgevoerde maatregelen en de stand van zaken opnemen om vast te stellen of de doelen zijn gehaald door beoordelen van KPI's en onderzoeken in kwartaal- en jaarrapportages.
4. Verbetermaatregelen uitvoeren (Act): binnen het kader van het beheerplan nader verbeteringen invullen en afspraken maken met de beheerder en vervoerder over bijstelling van de prestatie-eisen.

Dit continu doorlopend proces leidt tot handhaving van het kwaliteitsniveau van de prestaties en waar mogelijk verhoging daarvan.

Amsterdam, 8 oktober 2015,
Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Secretaris
drs. A. Joustra
Voorzitter
mr. E.E. van der Laan

Bijlage 1 partijen en afspraken rondom de onderdelen van het bestaande vervoerssysteem



Bijlage 2 Delegatiebesluit en beleidsregels

Delegatiebesluit Wet lokaal spoor

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

overwegende dat,

- het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam (het dagelijks bestuur) per 1 december 2015 op grond van artikel 4, tweede lid, van de Wet lokaal spoor, dient zorg te dragen voor de aanleg en het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur, voor zover die is gelegen in het gebied van de stadsregio Amsterdam;
- daarmee de integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als voor de veiligheid op de lokale spoorweginfrastructuur in het gebied van de stadsregio Amsterdam bij het dagelijks bestuur komt te liggen;
- het dagelijks bestuur op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer bevoegd is om subsidies voor het beheer en onderhoud van de lokale spoorweginfrastructuur in de stadsregio Amsterdam te verstrekken en hieraan verplichtingen te verbinden;
- het dagelijks bestuur op grond van de Wet lokaal spoor ten minste een maal in de vier jaar een visie dient vast te stellen ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer van de lokale spoorweginfrastructuur;
- het dagelijks bestuur op grond van artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor, een aantal uitvoeringstaken uit deze wet mag delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van een van de in het gebied van de stadsregio Amsterdam liggende gemeenten;
- het dagelijks bestuur bij implementatie en uitvoering van de Wet lokaal spoor zoveel mogelijk recht wil doen aan de positie van de gemeente Amsterdam als rechthebbende en wegbeheerder van de lokale spoorweginfrastructuur in de stadsregio Amsterdam;
- het dagelijks bestuur bij implementatie en uitvoering van de Wet lokaal spoor zoveel mogelijk wil aansluiten op bestaande afspraken en verhoudingen tussen de Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, GVB en de betrokken wegbeheerders, te weten de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel;
- gelet hierop het dagelijks bestuur de beheertaken die op grond van de Wet lokaal spoor gedelegeerd mogen worden, te weten het aanwijzen van de beheerder en daarmee samenhangende bevoegdheden en de bevoegdheden met betrekking tot het verlenen van vergunningen, wenst te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- bij delegatie van deze beheertaken de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering ervan overgaat op het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- de wettelijke aansprakelijkheid berust bij de gemeente Amsterdam als eigenaar en beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur;
- gelet op artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor en afdeling 10.1.2 van de Algemene wet bestuursrecht,

besluit:

1. de bevoegdheid tot het verlenen, eisen, schorsen en intrekken van een vergunning voor het indienststellen van lokale spoorweginfrastructuur, als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Wet lokaalspoor op grond van artikel 9, tweede lid, artikel 10, derde lid en artikel 11 van de Wet lokaal spoor te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
2. de bevoegdheden als bedoeld in artikel 12 van de Wet lokaalspoor met betrekking tot de vergunning voor het op, in boven, naast of onder de lokale spoorweg uitvoeren of doen uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
3. de bevoegdheid tot het aanwijzen van de beheerder op grond van artikel 18, eerste lid, van de Wet lokaal spoor, alsmede de met het aanwijzen van de beheerder samenhangende bevoegdheden op grond van artikel 18, vierde tot en met tiende lid, artikel 17, derde lid, artikel 20, vierde lid, artikel 21, tweede tot en met vierde lid, en artikel 22, tweede lid, te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
4. de bevoegdheden met betrekking tot de vergunning voor indienststelling van een spoorvoertuig, een gewijzigd spoorvoertuig of een type spoorvoertuig op grond van artikel 32, tweede en vijfde lid, artikel 33, derde lid, en artikel 34, eerste en zesde lid, van de Wet lokaal spoor, alsmede de bevoegdheid tot het verbieden van het gebruik van een spoorvoertuig op grond van artikel 35, tweede lid, te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;

5. het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam op te dragen bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden onder 1 tot en met 4 te handelen overeenkomstig de door het dagelijks bestuur vastgestelde “Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor”;
6. te bepalen dat dit besluit wordt aangehaald als het “Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam” en, na bekendmaking, in werking treedt op 1 december 2015 en geldt voor de duur van vier jaar, tot 1 december 2019;
7. te bepalen dat het dagelijks bestuur tenminste een jaar voor afloop van deze periode van vier jaar een besluit neemt over al dan niet verlengen van onderhavig Delegatiebesluit

Aldus vastgesteld in de vergadering van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 17 september 2015,

Secretaris
drs. A. Joustra

Voorzitter
mr. E.E. van der Laan

Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,
Gelet op artikel 4, derde lid, Wet lokaal spoor en artikel 10:16 van de Algemene wet bestuursrecht;
Besluit vast te stellen de navolgende beleidsregels:

Artikel 1 Toepassingsbereik

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing op de uitoefening van de bevoegdheden door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (het college) zoals gedelegeerd bij besluit van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam (het dagelijks bestuur) d.d. 17 september 2015 met BBV/2015/1745 (Delegatiebesluit) op grond van artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor (Wls).
2. Het college oefent deze bevoegdheden uit in het gebied van de stadsregio Amsterdam, waaronder begrepen het grondgebied van de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

Artikel 2 Beheervisie

1. Het college oefent de gedelegeerde bevoegdheden uit binnen de kaders die het dagelijks bestuur heeft gesteld in de Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en de kaders die de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam heeft gesteld in het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro d.d. 13 oktober 2015. Deze documenten vormen tezamen de visie als bedoeld in artikel 17, lid 1, Wls waarin onder meer prestatienormen en –indicatoren ten aanzien van de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur zijn vastgelegd.

Artikel 3 Exploitatie

1. Het college houdt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheden rekening met de gevolgen voor de exploitatie van de lokale spoorweginfrastructuur.
2. Ten aanzien van de metro infrastructuur handelt het college conform de Procedure tijdelijke buitengebruikname metrospoor zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur op 18 oktober 2012 (TBGN Metro).
3. Het college handelt en draagt ervoor zorg dat andere betrokkenen handelen conform de procedure TBGN Metro indien de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden leidt tot een tijdelijke buitengebruikstelling van de metro infrastructuur.
4. Het college stelt in samenspraak met het dagelijks bestuur voor 1 maart 2016 een procedure op voor de tijdelijke buitengebruikstelling van traminfrastructuur waarbij de TBGN Metro als basis dient; het dagelijks bestuur stelt deze procedure vast.
5. In de periode tot 1 maart 2016 draagt het college er zorg voor dat bij tijdelijke buitengebruikstelling van de traminfrastructuur de vervoerders tijdig op de hoogte worden gesteld.

6. In de periode tot 1 maart 2016 draagt het college er zorg voor dat de veroorzaker van de tijdelijke buitengebruikstelling van de traminfrastructuur en de betreffende vervoerder(s) in overleg treden over een vervangend vervoerplan indien hiertoe aanleiding is.

Artikel 4 Safety Board

1. Het college geeft opdracht tot het instellen van een onafhankelijk adviesorgaan, in de vorm van een safety board (SB), waarin alle bij het railvervoersysteem in de regio Amsterdam betrokken organisaties, waaronder in ieder geval de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en GVB, vertegenwoordigd zijn.
2. Het college draagt dit adviesorgaan op onafhankelijk te adviseren over de veiligheid in het kader van de Wls in de stadsregio Amsterdam en draagt ervoor zorg dat de SB kan beschikken over alle relevante informatie dienaangaande.
3. Het college draagt de SB op om bij een niet-unaniem advies de verschillende standpunten gemotiveerd in het advies weer te geven.
4. Het college dient het advies van de SB te betrekken bij besluiten over vergunningen in het kader van de Wls, voor zover veiligheidsrelevant.
5. Indien het college voornemens is om van een negatief advies van de SB over afgifte van een vergunning af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur te consulteren alvorens een besluit te nemen.

Artikel 5 Vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur (artikel 9, tweede lid, artikel 10, derde lid, Wls)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, Wls indien de lokale spoorweginfrastructuur aantoonbaar voldoet aan de artikelen 5 en 6, eerste lid, Wls.
2. Het college eist dat voor elke aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de infrastructuur een vergunning wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 10, tweede lid, Wls.
4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te verbeteren, te vernieuwen of te wijzigen infrastructuur een safety manager en een Independant Safety Assessor (ISA) worden aangesteld.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, Wls een ISA-verklaring wordt overgelegd die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015 of uit projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, Wls aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, Wls en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur (artikel 11 Wls)

1. Een melding van de toezichthouder, de vervoerder of medewerkers van de beheerder zelf over onveilige infrastructuur moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar moet het college direct maatregelen treffen.
2. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.
3. Het college volgt de aanwijzingen van de toezichthouder direct op en het college beëindigt de maatregelen ingevolge de aanwijzingen niet eerder dan nadat het hiervoor toestemming van de toezichthouder heeft verkregen.
4. Indien de getroffen maatregelen niet leiden tot een veilige situatie of indien het college geen maatregelen treft, zodat de lokale spoorweginfrastructuur niet langer voldoet aan de artikel 5 en 6, eerst lid, Wls, dient het college over te gaan tot schorsen of intrekken van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 9, eerst lid, Wls.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 12 Wls)

1. Het college stelt vóór 1 december 2015 een procedure vast voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen voor het (doen) uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg ter borging van een efficiënt en doelmatig vergunning proces. Het college legt in deze procedure onder meer afspraken met de betrokken wegbeheerders vast.

2. Het college stelt het dagelijks bestuur in kennis van deze procedure en verstrekt inlichtingen over de toepassing ervan.

Artikel 8 Afspraken met beheerder (artikel 17, derde lid, Wls)

1. Het college maakt via de jaarlijkse planning en control cyclus van de gemeente Amsterdam afspraken met de beheerder over de uitvoering van de beheertaken en de benodigde middelen ter realisatie van de afspraken als bedoeld in artikel 17, derde lid, Wls.
2. Het college baseert deze afspraken op de door het dagelijks bestuur vastgestelde prestatienormen en –indicatoren als bedoeld in artikel 17, eerste en tweede lid, Wls zoals deze zijn vastgelegd in de Visie lokaal spoor d.d. 8 oktober 2015.
3. Deze afspraken dienen tevens te passen binnen de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2.
4. Naast de afspraken die het college met de beheerder maakt om te voldoen aan de vereisten van artikel 17, derde lid, Wls kan het college afspraken met de beheerder maken mits:
   a. deze afspraken niet strijdig zijn met wet- en regelgeving en de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2;
   b. (meer)kosten ten gevolge van deze afspraken niet ten laste komen van het budget dat door de Stadsregio Amsterdam beschikbaar is gesteld;
   c. deze afspraken geen negatief effect hebben op de exploitatie van het openbaar vervoer op de lokale spoorweginfrastructuur.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder (artikel 18, eerste en vierde t/m tiende lid, Wls)

1. Het college wijst de beheerder aan voor een periode tot uiterlijk eind 2024.
2. Aan de aanwijzing van de beheerder verbindt het college op grond van artikel 18, zesde lid, Wls de volgende voorschriften met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder:
   a. De beheerder is gehouden de Europese aanbestedingsregels in acht te nemen in het geval hij voornemens is het verrichten van het feitelijk onderhoud aan de lokale spoorweginfrastructuur door derden te laten verrichten.
   b. De beheerder is gehouden een proces in te richten waarin is uitgewerkt op welke wijze hij zal voldoen aan de vereisten uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, en waarin is beschreven dat hij aan de Stadsregio rapporteert over de veiligheidsprestaties, alsmede dat hij verbeterplannen opstelt en uitvoert in geval niet wordt voldaan aan de doelstellingen.
   c. De beheerder is gehouden een proces in te richten voor het opstellen van verbeterplannen naar aanleiding van bevindingen van de toezichthouder en het uitvoeren van deze verbeterplannen na instemming van de toezichthouder, alsmede voor de uitvoering van alle adviezen van de toezichthouder.
   d. De beheerder is gehouden aan de toezichthouder alle informatie te leveren die deze nodig acht voor het uitvoeren van de toezichthoudende taak.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak (artikel 20, vierde lid, artikel 21, tweede t/m vierde lid, Wls)

1. Het college rapporteert jaarlijks aan het dagelijks bestuur via vier kwartaalrapportages en een jaarverslag/-rekening over de uitvoering van de beheertaak door de beheerder conform de hieraan gestelde eisen in artikel 10 van het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013.
2. In het geval het dagelijks bestuur constateert dat de beheerder bij de uitvoering van de beheertaak niet voldoet aan wet- en regelgeving en/of de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2, kan het dagelijks bestuur het college de verplichting opleggen om een verbeterplan op te stellen.
3. Bij het opleggen van deze verplichting beschrijft het dagelijks bestuur de tekortkomingen van de beheerder en de termijn waarbinnen het college het verbeterplan ter instemming aan het dagelijks bestuur dient voor te leggen.
4. In het verbeterplan beschrijft het college de adequate maatregelen en de geplande uitvoering daarvan, ter opheffing van de tekortkomingen van de beheerder.
5. Na instemming van het dagelijks bestuur met het verbeterplan, neemt het college de tenuitvoerlegging van het plan terstond ter hand, waarbij het college gebruik kan maken van de gedelegeerde bevoegdheid om bindende aanwijzingen aan de beheerder te geven.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 22, tweede lid, Wls)

1. Het college neemt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheid ingevolge artikel 22, tweede lid, Wls de regelgeving voor Veilig Werken van de Stichting RailAlert (of toekomstige re-

levante wet- en regelgeving), te weten het Normenkader Veilig Werken (NVW), de Voorschriften Veilig Werken Tram (VVW Tram) en de Voorschriften Veilig Werken Metro (VVW Metro), in acht.
2. Indien de regelgeving Veilig Werken van de Stichting RailAlert voor de metro nog niet van kracht is op 1 december 2015, dient het college deze regelgeving in acht te nemen zodra deze na deze datum van kracht wordt.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig (artikel 32, tweede en vijfde lid, artikel 33, derde lid, artikel 34, eerste en zesde lid, artikel 35, tweede lid, Wls)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning voor indienstelling van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 32, eerste lid, Wls indien het spoorvoertuig aantoonbaar voldoet aan de vereisten uit artikel 32, tweede lid, Wls.
2. Het college eist dat voor iedere aanmerkelijke wijziging van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 33, tweede lid, Wls een vergunning voor indienstelling wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een wijziging van een spoorvoertuig aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 33, tweede lid, Wls.
4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te wijzigen spoorvoertuigen een safety manager en een Independant Safety Assessor (ISA) worden aangesteld.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 32, eerste lid, Wls een ISA-verklaring wordt overgelegd die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015 of projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder in artikel 32, derde lid, Wls aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 32, derde lid, Wls en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.
8. Het college dient vergunningen op basis van een verklaring van overeenstemming als bedoeld in artikel 34, vijfde lid, Wls voor voertuigen waarvoor een typegoedkeuring bestaat, te onderbouwen met rapportages die aantonen dat door de partij die de aanbesteding van de voertuigen uitvoert, getoetst is dat het voertuig aan de veiligheidseisen voldoet.
9. Een melding van de toezichthouder, de beheerder of medewerkers van de vervoerder zelf over een onveilig spoorvoertuig moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar tot een verbod van het college om het voertuig in te zetten.
10. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur

1. Op grond van art. 10:16 Awb dient het college op verzoek van het dagelijks bestuur inlichtingen te verschaffen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.
2. Het college doet vóór 1 december 2015 het dagelijks bestuur de contactgegevens toekomen aan welke het dagelijks bestuur verzoeken om inlichtingen dient te richten.
3. Het college neemt een verzoek om inlichtingen per omgaande in behandeling en bevestigt de ontvangst ervan met vermelding van de (verwachte) reactietermijn.
4. Het college informeert het dagelijks bestuur uit eigen beweging en onverwijld indien wordt afgeweken van voorschriften of indien aanwijzingen of aanbevelingen van de toezichthouder niet (kunnen) worden opgevolgd.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden

1. Bij het mandatering van bevoegdheden die het college op grond van het Delegatiebesluit toekomen, informeert het college het dagelijks bestuur hierover.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid

1. Op grond van art. 10:18 Awb kan het dagelijks bestuur het Delegatiebesluit te allen tijde intrekken.
2. Het dagelijks bestuur kan hiertoe overgaan indien het college deze beleidsregels bij herhaling schendt of indien de delegatie ondoelmatig blijkt. Het dagelijks bestuur neemt bij een eventueel intrekkingsbesluit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht.

Artikel 16 Evaluatie beleidsregels

1. Het dagelijks bestuur en het college evalueren deze beleidsregels tenminste een maal in de vier jaar bij vaststelling van een nieuwe beheervisie en/of ten behoeve van een eventuele verlenging van het Delegatiebesluit.
2. Op basis van deze evaluatie of indien het dagelijks bestuur hiertoe anderszins (tussentijds) aanleiding ziet, kan het dagelijks bestuur deze beleidsregels aanpassen.

Artikel 17 Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden, na bekendmaking, in werking met ingang van 1 december 2015.

Artikel 18 Citeertitel

1. Deze beleidsregels worden aangehaald als “Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor".

Algemene toelichting

Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Vanaf deze datum is het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam integraal eindverantwoordelijk voor de veiligheid op het lokale spoor (metro en (snel-)tram) in het gebied van de stadsregio Amsterdam; op het dagelijks bestuur rust de zorgplicht voor de aanleg en het beheer (het onderhoud daaronder begrepen) van de lokale spoorweginfrastructuur. De sporen voor het treinverkeer vallen uitdrukkelijk buiten deze verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur.

De wetgever heeft met de Wet lokaal spoor beoogd een einde te maken aan de versnippering van bestuurlijke bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen. Het dagelijks bestuur was op grond van de Planwet verkeer en vervoer en de Wet personenvervoer 2000 reeds verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid, waarvoor op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer de financiële middelen worden verstrekt. Dit terwijl de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en instandhouding van de lokale spoorwegen versnipperd was belegd. Met de inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor draagt het dagelijks bestuur de bestuurlijke integrale eindverantwoordelijkheid voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als de daarmee samenhangende lokale spoorweginfrastructuur. De wetgever acht daarmee de bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen eenduidig en consistent belegd.

In de Wet lokaal spoor is een wettelijke grondslag opgenomen om een aantal bevoegdheden ten aanzien van met name het beheer van infrastructuur van de lokale spoorwegen en de toelating van de spoorvoertuigen op de infrastructuur te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Dit gelet op de omstandigheid dat de organisatie van de uitvoering per regio kan verschillen. Ook kan met delegatie recht worden gedaan aan de bestaande eigendomsverhoudingen ten aanzien van de infrastructuur en de daarmee gepaard gaande privaatrechtelijke aansprakelijkheid.

De wetgever heeft geen onduidelijkheid willen laten bestaan over welke bevoegdheden uit de Wls al dan niet overgedragen mogen worden. Daarom zijn de te delegeren bevoegdheden limitatief opgesomd in de Wet lokaal spoor. De mogelijkheid van delegatie is beperkt tot de uitvoeringstaken teneinde te waarborgen dat de beleidsmatige integrale bestuurlijke verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur voor het verkeer, het vervoer en de lokale spoorweginfrastructuur op regionaal niveau in tact blijft.

Delegatie van de bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur aan het college van de gemeente Amsterdam stelt het college in staat om de opdrachtgeversrol richting de beheerder volledig te vervullen en de bijbehorende risico´s te beheersen dan wel te beïnvloeden. Delegatie van deze bevoegdheden sluit aan bij de huidige situatie en doet recht aan de bestaande eigendomsverhoudingen. Als eigenaar en beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur berust de wettelijke aansprakelijkheid bij de gemeente Amsterdam.

Bij delegatie van bevoegdheden aan het college van de gemeente Amsterdam oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden onder eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid uit; alle risico’s die zich bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden voordoen liggen bij het college. Deze verantwoordelijkheid heeft zowel betrekking op de politieke verantwoordelijkheidsplicht alsook op de eventuele privaatrechtelijke aansprakelijkheid in geval van foutieve beslissingen. Het college dient bij het nemen van besluiten op basis van de gedelegeerde bevoegdheden altijd het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam en de vindplaats ervan te vermelden.

De bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur worden in het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam voor een periode van vier jaar gedelegeerd

aan het college van b en w. van de gemeente Amsterdam. In dit besluit is bepaald dat tenminste een jaar voor de einddatum van het Delegatiebesluit, uiterlijk 30 november 2018, het dagelijks bestuur een besluit neemt over het al dan niet verlengen van het Delegatiebesluit. Deze periode van vier jaar loopt samen met de geldigheid van de beheervisie, die het dagelijks tenminste een maal in de vier jaar moet vaststellen. Enerzijds wil het dagelijks bestuur zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande afspraken en verhoudingen tussen de Stadsregio, de gemeente Amsterdam en GVB, zoals de concessie- en BORI-afspraken die tot maximaal eind 2024 lopen. Anderzijds wil het dagelijks bestuur op basis van onder meer de ervaringen met de delegatie en de governance in de driehoek Stadsregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB de ruimte hebben de driehoek anders te organiseren. Aan een besluit om al dan niet te verlengen zal dan ook een evaluatie ten grondslag liggen waarin onder meer deze aspecten worden betrokken. Bij een besluit tot verlenging zal de resterende duur van de concessie- en BORI-afspraken in acht worden genomen.

Het dagelijks bestuur is op grond van artikel 43 en 44 bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang, last onder dwangsom en bestuurlijke boete ter handhaving van de bij of krachtens de Wls gestelde verplichtingen. Bij besluit van 19 november 2015 met kenmerk BBV/2015/2009 heeft het dagelijks bestuur deze handhavingsbevoegdheden gemandateerd aan het college, waarbij deze mandatering alleen betrekking heeft op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is. Het dagelijks bestuur heeft daarbij beleidsregels vastgesteld conform welke het college bij de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheden dient te handelen. Conform deze beleidsregels is het college onder meer gehouden om het Handhavingsbeleid Wet lokaal spoor en de Beleidsregels Bestuurlijke Boete Wet lokaal spoor in acht te nemen. Deze documenten zijn eveneens bij het besluit van het dagelijks bestuur van 19 november 2015 vastgesteld.

Via de Brede doel uitkering worden door het Rijk geen aanvullende financiële middelen beschikbaar gesteld ter dekking van implementatie- en uitvoeringskosten van de Wet lokaal spoor. Blijkbaar gaat de wetgever er vanuit dat implementatie- en uitvoeringskosten worden gedragen door de partijen die het aangaan. Financiële dekking zal dus binnen de diverse begrotingen gezocht moeten worden maar de Stadsregio Amsterdam is wel bereid om met de gemeente en GVB hierover het gesprek aan te gaan en naar oplossingen te zoeken.

Artikelsgewijze toelichting beleidsregels

Artikel 1 Toepassingsbereik
Op basis van artikel 4, lid 3, Wls kan het dagelijks bestuur ervoor kiezen de in dit artikellid aangehaalde bevoegdheden uit de Wls te delegeren aan het college van een van de in het gebied van de stadsregio liggende gemeenten. De delegataris oefent de gelegeerde bevoegdheid vervolgens ook uit op het grondgebied van de andere in de stadsregio gelegen gemeenten. De wet staat dus niet toe de bevoegdheden aan meerdere colleges van b. en w. ten behoeve van de uitoefening ervan op het eigen grondgebied, te delegeren. Dit impliceert dat bij delegatie van bevoegdheden uit de Wls aan het college van b. en. w. van de gemeente Amsterdam, het college deze bevoegdheden in het gehele gebied van de stadsregio Amsterdam uitoefent. De lokale spoorweg in de stadsregio Amsterdam is gelegen in het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

Artikel 2 Beheervisie
Bij delegatie gaat de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van de gedelegeerde beheertaken over op het college. Echter, de zorgplicht van het dagelijks bestuur voor de lokale spoorweginfrastructuur blijft bestaan. Dit betekent dat het dagelijks bestuur moet blijven toezien op de veiligheid, de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur conform de eisen die de Wls hieraan stelt. Deze verantwoordelijkheid borgt het dagelijks bestuur door het vaststellen van de kaders waarbinnen het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur dient te worden uitgevoerd. De Wls spreekt in dit verband over een visie van het dagelijks bestuur, ter uitvoering waarvan de beheerder jaarlijks een beheerplan moet opstellen:

* Artikel 17, lid 1, Wls bepaalt dat het dagelijks bestuur ten minste een maal in de vier jaar een visie vaststelt ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. Deze visie dient in ieder geval prestatienormen met betrekking tot kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur te bevatten; deze prestatienormen concretiseert het dagelijks bestuur, in overleg met de beheerder, in prestatie-indicatoren.
* Op grond van artikel 21, lid 1, Wls dient de beheerder jaarlijks een beheerplan op te stellen ter uitvoering van deze visie van het dagelijks bestuur.

Het dagelijks bestuur kiest ervoor de bestaande afspraken met de gemeente Amsterdam over het beheer en onderhoud van lokale spoorweginfrastructuur en het meerjaren vervangingsonderhoud van de metro-infrastructuur in stand te houden. Deze afspraken zijn te beschouwen als een uitwerking van de Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015. De Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 20115, de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober

2015, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro d.d. 13 oktober 2015 vormen tezamen dan ook de visie in de zin van artikel 17, lid 1, Wls; naast wet- en regelgeving zijn dit de kaders waarbinnen het college bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden dient te opereren.

Naast de beheervisie staat het dagelijks bestuur het volgende sturings- en toezichtsinstrumentarium ter beschikking, bij delegatie van bevoegdheden aan het college:

* vaststellen van een beleidskader toewijzingscriteria (art. 30 Wls);
* het opleggen van een last onder bestuursdwang (en een last onder dwangsom) (art. 43 Wls);
* het opleggen van een bestuurlijke boete (art. 44 Wls);
* toezicht ILT in opdracht van dagelijks bestuur (art. 42, lid 4, Wls);
* inzage in boeken beheerder 9 (art. 49 Wls);
* de bevoegdheden verbonden aan delegatie, zoals het stellen van beleidsregels, inlichtingenplicht en intrekken delegatiebesluit (afd. 10.1.2 Awb).

Daarbij zij opgemerkt dat het dagelijks bestuur de bevoegdheden tot het opleggen van een last onder bestuursdwang/dwangsom en een bestuurlijke boete bij besluit van 19 november 2015 heeft gemandateerd aan het college (voor zover betrekking hebbend op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is).

Artikel 3 Exploitatie
Het (veilig) uitvoeren van werkzaamheden aan of in de directe omgeving van een lokaal spoorweg kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de lokale spoorweg voor de vervoerder. Het dagelijks bestuur draagt het college op erop toe te zien dat deze gevolgen zowel qua aard, omvang als tijdsduur zo veel mogelijk te beperken. Nadere afspraken over de buitendienststelling van spoor infrastructuur worden gemaakt in de TBGN procedure voor Metro (door het dagelijks bestuur vastgesteld op 18 oktober 2012) en de nog op te stellen TBGN procedure voor tram. Het college stelt gezamenlijk met het dagelijks bestuur uiterlijk op 1 maart 2016 een TBGN procedure Tram op. Dat wordt ter vaststelling aangeboden aan het dagelijks bestuur. Zolang de tram procedure nog niet is vastgesteld door het dagelijks bestuur, draagt het college er zorg voor dat bij tijdelijke buitengebruikstelling van traminfrastructuur de betreffende vervoerders tijdig op de hoogte worden gesteld en dat gewerkt wordt aan een vervangend vervoerplan voor de tijdelijke situatie.

Artikel 4 Safety Board
Voor het nemen van besluiten die van invloed zijn op de veiligheid van het railvervoersysteem is afstemming vereist in de driehoek Stadsregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB. De Safety Board is het centrale punt voor het coördineren van alle veiligheidsvraagstukken die betrekking hebben op ontwerp, aanleg en operatie van de metro- en tramsystemen. In de Safety Board is in ieder geval de driehoek vertegenwoordigd met de medewerkers die zich bezig houden met de railveiligheid en de safety managers van grote projecten. De Safety Board brengt adviezen uit ten behoeve van besluiten die door diverse organen moeten worden genomen over vergunningverlening, vaststellen of een wijziging aanmerkelijk en daarmee vergunningplichtig is en wijzigingen in het Integrale Programma van Eisen van Tram en Metro. De Safety Board streeft naar unanieme adviezen; in geval dat niet lukt worden de standpunten van de verschillende betrokkenen in het advies vermeld. De Safety Board is één van de drie organen, naast de Independant Safety Assessor van het project en Inspectie Leefomgeving en Transport, die het college moet raadplegen alvorens te besluiten over het verlenen van een vergunning voor nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen. De vergunning kan alleen worden verleend als de adviezen van deze organen zijn opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur.

Artikel 5 Vergunning indienstelling spoorweginfrastructuur
Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de in dienstelling van spoorweginfrastructuur als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. De infrastructuur zelf moet veilig zijn, maar moet ook veilig gebruikt kunnen worden. Dat de infrastructuur veilig is, is aangetoond als de Independant Safety Assessor van het project verklaart dat alle stappen in het project met goed gevolg zijn doorlopen en de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre de infrastructuur voldoet aan de veiligheidseisen uit de Wls. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board vereist. Het college kan de vergunning verlenen als de adviezen van deze organen uitgevoerd zijn of op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn gerealiseerd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Er is altijd vergunning nodig als infrastructuur nieuw is. Als bestaande infrastructuur wordt gewijzigd, is er alleen dan een vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is

en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure die MeT toepast om infrastructuur in gebruik te nemen en die beschreven staat in de interne regelgeving en het Veiligheidsbeheersysteem, worden gevolgd.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur
Ook tijdens het gebruik moet de infrastructuur blijven voldoen aan de veiligheidseisen. Door de Minister is de Inspectie Leefomgeving en Transport aangesteld als toezichthouder op het lokale spoor. De Inspectie geeft voordat spoorweginfrastructuur in gebruik wordt genomen een verklaring af over de mate waarin wordt voldaan aan de veiligheidseisen uit de Wls. Tijdens het gebruik houdt de inspectie toezicht op het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Leidraad daarbij is de naleving van het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder, dat tevens door de toezichthouder is beoordeeld. De Inspectie onderzoekt of de beheerder de processen en procedures bij het beheer en onderhoud correct uitvoert en zich aan de normen houdt die de veiligheid borgen. Daarnaast worden inspecties op locatie uitgevoerd. Het dagelijks bestuur kan als er aanwijzingen zijn van een onveilige situatie de Inspectie verzoeken onderzoek te doen. Constateert de Inspectie dat er sprake is van een onveilige situatie, dan moet het college verbetermaatregelen afdwingen. Leiden deze niet tot een situatie die wel aan de veiligheidseisen voldoet of is het geconstateerde gebrek zo acuut onveilig dan dient het college de vergunning te schorsen of in te trekken.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg
Zoals hiervoor toegelicht oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden ook uit op het grondgebied van de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel. Delegatie van de bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen voor werken op of rondom het spoor betekent in de praktijk dat deze bevoegdheid overgaat van de directeur GVB naar het college. Het college wordt in de beleidsregels opgedragen deze overgang soepel te laten verlopen door het maken van goede afspraken binnen de gemeente Amsterdam en met de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel. De overgang van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een minder doelmatig of minder efficiënt proces voor vergunningverlening.

Artikel 8 Afspraken met beheerder
Het college van b. en w. treedt op als opdrachtgever van de beheerder, daarbij geadviseerd door de Bestuursdienst en de Directie Middelen en Control van de gemeente Amsterdam. Conform de bij de gemeente Amsterdam gebruikelijke planning- en controlcyclus stelt het college de opdracht aan de beheerder en het daarbij behorende budget vast. Het college ziet er op toe dat de beheerder de opdracht uitvoert binnen het beschikbaar gestelde budget en met de door het dagelijks bestuur vereiste kwaliteit, zoals vastgelegd in de Visie lokaal spoor en de andere kaderdocumenten. Het college kan bij het dagelijks bestuur subsidie aanvragen voor de kosten die samenhangen met de uitvoering van de opgedragen werkzaamheden. De opdracht die het college aan de beheerder verstrekt mag niet strijdig zijn met de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaderdocumenten.

Aanvullend op de opdracht aan de beheerder op basis van het eerste lid van dit artikel, kan het college extra opdrachten of aanvullende eisen aan de beheerder stellen. Deze extra opdrachten of aanvullende eisen mogen niet strijdig zijn met de wet- en regelgeving en/of de hierboven beschreven door het dagelijks bestuur vastgelegde kaders. De kosten die samenhangen met of een gevolg zijn van de uitvoering van extra opdrachten of aanvullende eisen komen niet voor subsidie vanuit het dagelijks bestuur in aanmerking.

Tevens mogen extra opdrachten of aanvullende eisen geen negatief effect hebben op de exploitatie van de lokaal spoorweg. Dat betekent bijvoorbeeld dat het niet is toegestaan om een lokaal spoorweg (tijdelijk) buiten dienst te nemen vanwege een extra opdracht of aanvullende eis. Ook is het niet toegestaan extra opdrachten of aanvullende eisen te formuleren die de kwaliteit, exploitatiesnelheid of het comfort van de reizigers negatief beïnvloeden, tenzij het dagelijks bestuur daar vooraf mee heeft ingestemd.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder
Het door het college aan te wijzen dienstonderdeel dient te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de vereisten van de Wls. Dit moet blijken uit een ten behoeve van de aanwijzing te overleggen schriftelijke verklaring van de toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
Op grond van de Wls dient het college eerst de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur te horen alvorens een beheerder aan te wijzen. Bij de aanwijzing dient het college vervolgens rekening te houden met de gerechtvaardigde belangen van de rechthebbende. De gemeente Amsterdam is in ieder geval rechthebbende binnen haar eigen grondgebied. Mogelijk zijn ook de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel als rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur (conform de wettelijke definities) aan te merken en moet het college deze gemeenten eveneens horen.

Aan de aanwijzing van de beheerder kan het college voorschriften verbinden met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder. Het dagelijks bestuur geeft hier enkele voorschriften aan het college mee die het in ieder geval aan de aanwijzing moet verbinden.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak
De rapportageverplichtingen uit lid 1 sluiten aan bij de afspraken uit het Convenant BORI. De verplichtingen inzake het opstellen van een verbeterplan in de leden 2 t/m 5 zijn naar voorbeeld van de afspraken zoals deze zijn gemaakt tussen de Stadsregio en GVB ter nakoming van de verplichtingen op grond van de openbaar vervoer concessie.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg
Onderhoudswerkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur moeten veilig worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden vaak uitgevoerd door aannemers die werkzaamheden uitvoeren op alle lokale spoorweg netwerken in Nederland. Uniformiteit van regelgeving met als doel werkzaamheden zo veilig mogelijk uit te voeren is daarom gewenst. Door de Stichting RailAlert, waar alle beheerders van spoorweginfrastructuur in vertegenwoordigd zijn, is er een normenkader en zijn er voorschriften voor veilig werken opgesteld. Deze regelgeving van de branche is bindend verklaard. Het college ziet erop toe dat deze regels worden nageleefd. Voor metro zijn de voorschriften op 1 december 2015 mogelijk nog niet definitief. In dat geval dient de beheerder tot inwerkingtreding eigen regelgeving te hebben die de veiligheid borgt.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig
Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de indienstelling van een spoorvoertuig als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Het voertuig zelf moet veilig zijn, maar het moet ook veilig gebruikt kunnen worden. De wetgever maakt verschil tussen een typegoedkeuring voor het eerste voertuig en een vergunning op basis van een verklaring van overeenstemming voor alle volgende voertuigen. Van het voertuig is de veiligheid aangetoond als de Independant Safety Assessor van de leverancier verklaart dat alle stappen in het project met goed gevolg zijn doorlopen en de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre het voertuig voldoet aan de veiligheidseisen uit de Wls. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board vereist. Het college kan de vergunning voor het eerste voertuig verlenen bij een positieve verklaring c.q. een positief oordeel van deze organen en als de aanbevelingen/adviezen van deze organenen op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Voor het tweede en volgende voertuig is naast de verklaring van overeenstemming van de leverancier een testrapport van de koper van het voertuig vereist, waarin wordt aangetoond dat het voertuig voldoet aan de toelatingseisen voor voertuigen uit het Integraal Programma van Eisen. Er is altijd vergunning nodig als een spoorvoertuig nieuw is. Als een bestaand voertuig wordt gewijzigd, is er alleen dan vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure worden gevolgd.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur
Geen nadere toelichting.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden
Het dagelijks bestuur wil hier geïnformeerd worden over het mandaatsbesluit van het college over de mandatering van bevoegdheden die het college op basis van het Delegatiebesluit toekomen. Te denken valt aan mandatering van bevoegdheden aan de beheerder en de vervoerder.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid
Op grond van de wet kan het dagelijks bestuur de delegatie te allen tijde intrekken. Het dagelijks bestuur beschouwt dit als een uiterste middel waarvoor gekozen kan worden als het dagelijks bestuur zijn integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op het lokale spoor niet via andere wegen, zoals handhaving, kan borgen. In dit artikel is aangegeven aan welke aanleidingen voor intrekking van de delegatie moet worden gedacht. Uiteraard dient het dagelijks bestuur bij een besluit tot intrekking van de delegatie de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht te nemen.

Artikel 16 Evaluatie beleidsregels
In het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam is bepaald dat tenminste een jaar voor de einddatum van het Delegatiebesluit, uiterlijk 30 november 2018, het dagelijks bestuur een besluit neemt over het al dan niet verlengen van het Delegatiebesluit. Bij dit besluit zal het dagelijks bestuur ook de ervaringen met het Delegatiebesluit en de beleidsregels betrekken. Ook het vaststellen van een

nieuwe beheervisie is aanleiding om te evalueren of de beleidsregels nog voldoende aansluiten op de visie en doelstellingen van het dagelijks bestuur. Daarnaast heeft de Stadsregio nog geen ervaring met delegatie van bevoegdheden en het stellen van beleidsregels voor de uitoefening van gedelegeerde bevoegdheden. De praktijk zal moeten uitwijzen of het werken volgens deze beleidsregels efficiënt en doelmatig is. Indien dit niet het geval is, kan dit aanleiding zijn voor het dagelijks bestuur om de beleidsregels (tussentijds) aan te passen. Op korte termijn zal bijvoorbeeld bekeken moeten worden of de onderlinge afspraken in het kader van de Wet lokaal spoor geen onnodige hindernis vormen voor het aangaan van langdurige contracten met derden door de beheerder. Vanuit het perspectief van total cost of ownership is het immers voor beide partijen van belang om slimme lange termijn oplossingen niet onmogelijk te maken.

Artikel 17 Inwerkingtreding
De Wet lokaal spoor is vanaf 1 december 2015 van kracht.
De beleidsregels treden gelijktijdig met het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam op 1 december 2015 in werking, nadat deze via officielebekendmakingen.nl bekend zijn gemaakt. Aangezien de beleidsregels zijn verbonden aan de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden op basis van het Delegatiebesluit, zal het dagelijks bestuur deze intrekken op het moment dat het Delegatiebesluit is komen te vervallen dan wel is ingetrokken.

Artikel 18 Citeertitel
Geen nadere toelichting.